

## **Opis techniczny**

**Remont drogi gminnej „Na Kamieniec” o nr ewid. gruntu 385/2, 387/1, 400/4, 400/7, 426/2, 868 w miejscowości Dębowa, w km 0+000 ÷ 1+095**

Przewidziana do remontu droga gminna „Na Kamieniec” w Dębowej, długości 1095,00 m usytuowana jest w km 0+000 ÷ 1+095, dz. nr ewid. 385/2, 387/1, 400/4, 400/7, 426/2, 868. Droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej. Nawierzchnia jezdni na całej długości drogi znajduje się w złym stanie technicznym; jest zniszczona i połamana, co świadczy o dużym stopniu zużycia technicznego i użytkowego obiektu. Powstałe wyboje, koleiny, wysadziny i przełomy stwarzają zagrożenie dla użytkowników drogi. Przyczyną takiego stanu jest słaba konstrukcja warstw podbudowy łącznie z nawierzchnią żwirową pasa jezdni, niezbędna dla przeniesienia obciążenia pochodzącego od odbywającego się obecnie ruchu kołowego pojazdów samochodowych, jak również występujące w ostatnim okresie długotrwałe i nawalne opady atmosferyczne, powodujące występowanie częstych powodzi, destrukcyjnie działających na drogi i związane z nimi obiekty i urządzenia inżynierskie. Biorąc pod uwagę powyższą ocenę stanu technicznego obiektu, konieczne jest kompleksowe wykonanie jego remontu. Remont drogi należy rozpocząć od obustronnego, mechanicznego ścięcia poboczy o szerokości 0,50 m i średniej grubości 10 cm, z odwiezieniem ścinki na odległość do 1 km. Ścięcie poboczy pozwoli na wykonanie niezbędnych robót związanych z projektowanym remontem obiektu, w zakresie właściwego wyprofilowania oraz utwardzenia ich nawierzchni mieszanką tłuczniową, przy zachowaniu istniejących szerokości na całej długości drogi. W celu przywrócenia właściwie działającego systemu odwodnienia korpusu drogowego, niezbędne jest oczyszczenie z namułu 700,00 m rowów przydrożnych, z uwzględnieniem wyprofilowania oraz obrobieniem na czysto ich skarp i dna. Na istniejącej słabej i zniszczonej nawierzchni żwirowej o długości 1095 m zaprojektowane zostało mechaniczne wykonanie stabilizacji cementem w ilości 20 kg/m<sup>2</sup> podłoża. Stabilizację należy wykonać do głębokości 12 cm po zagęszczeniu. W kolejnym etapie remontu drogi przyjęto wbudowanie dwóch warstw konstrukcyjnych podbudowy, t.j. dolnej z kruszyw łamanych o grubości 10 cm po zagęszczeniu oraz górnej z mieszanki tłuczniowej o grubości 8 cm po zagęszczeniu. Przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych podbudowy istniejącą nawierzchnię żwirową należy mechanicznie wyrównać, wyprofilować i zagęścić. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zaklinowanym i zagęszczonym przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno- asfaltowej, grysowo-żwirowej, Standard II; warstwa profilowa (wiążąca) o grubości 2 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Projektowany remont na całej długości drogi zachowuje dotychczasową szerokość jezdni równą 2,80 m. Nową nawierzchnię jezdni należy wyprofilować z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku rowów odwadniających. Po wykonaniu nawierzchni bitumicznej konieczne jest

wyprofilowanie i utwardzenie mieszanką tłuczniovą obustronnych poboczy drogowych o szerokości 0,30 m i średniej grubości warstwy 10 cm po zagęszczeniu.

Wszystkie roboty związane z remontem drogi i urządzeń odwadniających projektowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego, wydzielonego przez linie rozgraniczające drogę. Planowane roboty nie zmieniają statusu drogi, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących. Przeprowadzony remont drogi zachowuje istniejącą organizację ruchu. Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych spływających z pasa drogowego. Po wykonaniu remontu, na całości jezdni drogowej nastąpi wyraźna poprawa parametrów technicznych i eksploatacyjnych, bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo użytkowania obiektu, a prawidłowe i dokładne udrożnienie elementów i urządzeń odwadniających, przy naturalnym spadku podłużnym i ukształtowanym 2% spadku poprzecznym w kierunku rowów odwadniających, zapewni sprawne odprowadzanie wód deszczowych z korony drogi.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczególnych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z 2004 r. ze zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zaliczane do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Na terenie, którym położony jest przedmiotowy obiekt nie występują przedmioty, które należy chronić z racji przynależności do dziedzictwa kulturowego, wpisane do rejestru zabytków, czy objęte ochroną z racji przynależności do dóbr kultury współczesnej.

Planowane roboty inżyniersko - drogowe należy wykonać zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi i przepisami BHP. W obrębie wykonywanych robót droga obustronnie musi być prawidłowo oznakowana i odpowiednio zabezpieczona.

*Organizacja i zabezpieczenie robót winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. z 1999 r. Nr 90, poz. 1006)*

Opis wykonał: mgr inż. Jan Bugała

**mgr inż. Jan Bugała**  
Upr. do projektowania, kierowania, nadzorowania oraz  
kontrolowania budów o specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Upr. UAN-2-8346-106/WA Upr. ANB.1-7342-51/93  
88-200 Jasto, ul. Floriańska 235  
tel. 13 4455085, tel. kom. 601856569  
e-mail: bugala-jan@wp.pl